Автор: Administrator
08.11.2018 00:00

Недавно на эту тему рассуждал руководитель знаменитого на весь мир Фольксвагена, Герберт Дис, который сказал, что немецкую автомобильную промышленность в будущем может постичь участь весьма схожая с той, которая настигла нынешний Детройт. В качестве аргументов на этот счёт топ-менеджер ведущего автогиганта назвал некую масштабную охоту на индивидуальную мобильность, в общем, высказался весьма пространно…

Недавно на эту тему рассуждал руководитель знаменитого на весь мир Фольксвагена, Герберт Дис, который сказал, что немецкую автомобильную промышленность в будущем может постичь участь весьма схожая с той, которая настигла нынешний Детройт. В качестве аргументов на этот счёт топ-менеджер ведущего автогиганта назвал некую масштабную охоту на индивидуальную мобильность, в общем, высказался весьма пространно… Что, впрочем, никак не удивительно для столь публичной особы, привыкшей выражаться максимально дипломатично, а значит, так или иначе, двояко, не слишком конкретно.

При этом, если говорить об этой теме без обиняков, то единственной причиной превращения Детройта в город-банкрот стала подчёркнуто высокая агрессивность

тамошнего населения, которое, фактически, просто взято и отказалось от активной трудовой деятельности, от масштабного производства автомобильного транспорта. Что было сделано, конечно же, в контексте поддержки этих социальных тенденций на национальной уровне, то есть, державной общиной США. До сих пор бдящей за тем, чтобы данный населённый пункт не стал хоть как-то всерьёз ассоциироваться с промышленным подъёмом, явно видя в этом, потенциально, конечно же, возможном явлении, некий очень существенный и наряду с этим недопустимый символ, ненужный посыл американского обществу, конечно же, состоящий в том, что пора, мол, начинать бодро, производительно трудиться.

Производство, которое держится на агрессии, довольно быстро начинает в ней захлёбываться.

Подчёркнуто важным моментом в деловой бытности Детройта является факт очень скорого и безальтернативного отказа данной автомобильной столицы Соединенных Штатов от своей роли в системе хозяйства страны. Подобный расклад однозначно чётко указывает на то, что машины в этом регионе Америки производились не во благо, а во зло, причём, в прямом смысле этого слова. В них видели не столько средства построения комфортабельной жизни, сколько, в основном, лишь инструменты захвата рынков, подчинения мечтаний людей, их чаяний и желаний. Соответственно, в сумме весь этот детройтский культ автомобилестроения, фактически, был процессом ведения боевых действий, а никак не неким благотворным социальным явлением. Ну, а когда местным агрессорам банально надоело воевать столь косвенными, окольными способами, они, конечно же, перешли в режим прямых схваток между собой. Ибо в этом и состоит сущность людей, наполненных ненавистью, а потому склонных захватывать и порабощать: им абсолютно всё равно с кем драться, лишь бы нашёлся хоть какой-то, неважно какой, враг. По мере того, как социальная война в Детройте перешла в данное, в основном, уже сугубо внутреннее русло, она начала принимать нарастающий, необратимый характер. И теперь, без смены состава проживающего в этой местности населения, уже вряд ли когда-то удастся превратить данный регион в цветущий.

Ну, а что касается германской автомобильной промышленности, а заодно и общественности, то ими, к сожалению, движут аналогичные, ярко выраженные захватнические мотивы. Почти что открыто агрессивное неприятие во всех смыслах более совершенных и выгодных электрокаров это доказало в полной мере. А потому, нельзя не признать, что Герберт Дис действительно прав в своих прогнозах. Ибо если немецкая социальная агрессия хлынет из-за заводских стен на улицы городов и сёл Германии, то, как говорится, мало не покажется. Понятно, что ничего хорошего при наступлении таких раскладов ожидать не приходится.

Автор: Administrator
08.11.2018 00:00